

C. Nooteboom
Galeien in Azië (met platen)

In: Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde 108 (1952), no: 4, Leiden, 365-380

GALEIEN IN AZIE. *)

Als we ons willen bezighouden met galeien in Azië, is het gewenst ons vooraf voor ogen te stellen, wat een galei is, en wat zijn positie in de Europese zeevaart.

De lange boot, het geroeide oorlogschip van de klassieke oudheid, de navis longa, is, naar zich laat aanzien, voortgekomen uit een boomstamkano. Het heeft daarvan de spoor of ram overgehouden, en zelfs zien groeien tot een geducht aanvalswapen in de krijg [1]). Ongeveer 700 v. C. heeft zich op dit scheepstype een buiten boord uitstekend hekwerk ontwikkeld, dat apostis wordt genoemd, en bestemd is om er de draaipunten der roeiriemen op aan te brengen, zodat deze langer konden worden en door groter hefboom het schip met groter kracht konden voortstuwen [2]).

Reeds vóór de Middeleeuwen is, zoals Viviëlle en La Roërie aannemen [3]), de klassieke ram verhuisd van het onderwaterschip, waar hij een verlengstuk van de kielbalk was, naar de voorzijde van het dek. En daar heeft dit uitsteeksel zich gehandhaafd tot in de nadagen van de Mediterrane galei.

In het Byzantium van de zesde eeuw kende men de dromon, groot, maar licht roei-vaartuig voor de oorlog bestemd. In de 9e eeuw had men naast de dromon ook de galei, kleiner en lichter dan deze, en bovendien nog andere typen [4]).

Uit de antieke navis longa was na de tiende eeuw een nieuw type oorlogschip gegroeid, waarvan de ram voortaan op dekhoogte was aangebracht, en waarbij de oude apostis was gehandhaafd. De klassieke

---

*) Voordracht, gehouden te Leiden op 27 September 1952 voor het veertiende congres van het Oostersch Genootschap in Nederland, enigszins bekort.

[1]) De Boomstamkano in Indonesië, Leiden, 1932. p. 216. Volkenkunde en Scheepvaart, Indonesië, 1e jg., p. 347.

[2]) A. Köster, Das Antike Seewesen, Berlijn, 1923, p. 108.

[3]) Guilleux La Roërie et J. Vivielle, Navires et Marins, de la rame à l'hélice, Parijs, 1930, dl. I, p. 95-96.

[4]) R. H. Dolley, The Warships of the later Roman Empire, Journal of Roman Studies, published by the Society for the promotion of Roman studies, 1948, p. 47. A. Jal, Archéologie Navale, Parijs, 1840, p. 231, 235.

methode om roeischepen uit te rusten met twee of meer rijen riemen boven elkaar was verlaten. Men had een nieuwe methode gevonden: een aantal roeiers naast elkaar op één bank ieder een eigen riem hanterend, die langer werd naarmate de roeier verder van het boord zijn plaats op de bank vond. Alle riemen van één bank (twee tot vijf) lagen naast elkaar in één roeipoort. Azenzile heette dit in oud-Italiaans. Het is duidelijk, dat het aantal roeiers en riemen per bank niet naar willekeur te vergroten is. Heeft men met de breedte van de scheepsromp nog wel enige speling, al is dit niet onbegrensd, de lengte en zwaarte van de roeiriemen zijn gebonden aan de kracht en de lichaamsmaten van de roeiers. Hoewel men wel schepen gebouw heeft met vijf roeiers en vijf riemen per roeipoort, zijn deze geen succes geworden. Het meeste gangbaar waren de schepen met twee en met drie riemen. Met vier riemen per bank had men ook goede resultaten [5]).

In de 16e eeuw komt wederom een nieuwe methode op: di scalloccio, waarbij twee tot acht roeiers samen één, soms zeer lange en zware riemen hanteerden. Volgens een deskundige uit die tijd was echter vier roeiers per riem het gunstigste [6]).

Zo ontwikkelde zich op de Middellandse Zee een bijzonder scheepstype, dat de grootmachten zoals Byzantium, Venetië en Genua in staat stelde tot grote politieke en economische expansie. Later, vooral in de 16e, 17e en 18e eeuw, werden deze schepen berucht als verbanningsoorden voor misdadigers. De gruwelijke sociale omstandigheden waaronder zij het zware en ruwe werk aan de riemen moesten verrichten zijn welbekend [7]).

De tuigage van de klassieke lange boot was een vierkant ra-zeil. Later is dit vervangen door het grote driehoekige zeil aan een zeer lange ra, dat de naam van latijnzeil heeft gekregen, doch waarvan de herkomst de scheepsarcheologen voor een raadsel stelt [8]).

Het vaartuig, dat het beste aan ons bekend is als galei, had in de 16e eeuw zijn vorm gevonden: een lang, smal schip, vrij laag op het water, met overhangende boeg, waarop een zware balk gemonteerd. Op het achterschip een statiehut voor kapitein en officieren, aan de korte en steile achtersteven een klein roer. De riemen vonden steun op een raamwerk buiten de boorden. Zij waren getuigd met één of meer latijnzeilen.

---

5) Jal, o.c., p. 337-347.

6) Jal., p. 316-322.

7) Een autenthiek verhaal over dit onderwerp: Jean Marteilhe, Mémoires d'un protestant condamné aux galères de France en 1702. Rotterdam 1757.

8) Pierre Paris, Voile latine? Voile arabe? Voile mystérieuse. Hespéris, Archives Bèrbères et Bulletin de l'Institut des Hautes Etudes Marocains, 1949.

Genua en Venetië en andere steden aan de Middellandse Zeekust hadden grote invloed in Europa. Venetië zond naar het schijnt reeds van 1202 af regelmatig galeivloten ten handel naar Vlaanderen en hield dit vol tot 1532. Genua volgde in dit handelsverkeer [9]). In de 12e eeuw bezocht de Engelse koning Richard Leeuwenhart de Middellandse Zee ter kruistocht en maakte er kennis met de oorlogsgalei. Zijn kronikeur Winesalf is een belangrijke bron voor onze kennis der 12e eeuwse Mediterrane schepen. Sindsdien zijn ook in Engeland galeien bekend. Ook Engeland werd in de volgende eeuwen regelmatig door handelsgaleien uit het Zuiden bezocht [10]).

Spanje en Portugal hadden reeds vroeg galeien [11]), ook op de Franse Atlantische kust werden er sinds de twaalfde of dertiende eeuw gebouwd. Zweden kende deze schepen sinds circa 1540 Gustaaf Wasa er door Venetiaanse scheepsbouwers liet bouwen [12]).

Ook Nederland heeft zijn galeien gekend. Reeds in de 15e eeuw kende men vooral op meren en rivieren kleine roeischepen, die met deze naam werden aangeduid. Van deze 15e eeuwse scheepjes weten wij niet veel. Beter zijn wij ingelicht over de grote galei, die de Amsterdamse schutterij in 1504 liet bouwen op aanraden van daar ter stede gevestigde Spaanse kooplieden. Het schip is nooit in de strijd geweest, want de Geldersen, tegen wie het bestemd was, namen de vlucht en de Amsterdammers durfden niet tot achtervolging over te gaan uit vrees hun grote schip te verliezen. In 1518 bouwde ook Hoorn een dergelijk schip, evenmin echter met veel succes [13]).

Later in de 16e eeuw kende men in Zuid-Holland kleine galeien, die in groten getale, 70 of zelfs 82, deel uitmaakten van de geuzenvloot, waarmede Boisot Leiden ontzet heeft.

De Watergeuzen maakten ook in Noord-Holland gebruik van zulke scheepjes en Spanje bouwde in 1573 en later galeien voor de strijd op de Zuiderzee.

Rond de eeuwwisseling echter zouden de galeien in de vrijheidsstrijd tegen Spanje tijdelijk een grote rol gaan spelen. De wachtdienst op de Maas was opgedragen aan een volledig oorlogschip. Als proef lieten de

[9]) Seabreezes, Maart 1951, p. 169.

[10]) Over de Engelse galeien in de Middeleeuwen handelt een groot aantal artikelen in de „Mariner's Mirror" van de hand van onderscheidene auteurs.

[11]) G. de Artiñano, La Arquitectura Naval Española, Madrid, 1920. Jal, o.c., o.m. pp. 281, 351, 354, 391, 392, 444-449.

[12]) Idem, p. 334, 348.

[13]) Dr J. E. Elias, De Vlootbouw in Nederland, 1596-1655, Amsterdam, 1933, p. 25-40. A. Bijl Mzn., De Nederlandsche Convooidienst, 's-Gravenhage, 1951, p. 52-62.

Staten van Holland in 1598 te Vlaardingen een echte galei bouwen om deze patrouilletaak over te nemen. In 1600 volgde een tweede schip van dit type, te Dordrecht gebouwd. Andere dergelijke vaartuigen volgden weldra. Dit alles was een tegenzet tegen Spanje, dat te Sluis een vloot van acht gehuurde Genuese galeien en drie zgn. fregatten onder Spinola had gestationneerd. Deze fregatten, kleine galeien in feite, waren bestemd voor het opereren in ondiepe en smalle wateren. Ook deze werden door de Hollanders nagebouwd [13]).

In 1603 sneuvelt Spinola in de slag bij Sluis. In 1604 valt de stad Sluis, en daarbij komt het restant van de voor Spanje strijdende galeivloot in onze handen. Daarmede was de reden van bestaan van een Hollandse galeivloot verdwenen en men verwees deze schepen naar de dienst op de binnenwateren. De Hollandse zeeman kon met dit uitheemse scheepstype kennelijk niet goed overweg.

De galei was dus in de 16e eeuw een vrij algemeen bekend type vaartuig voor de Christelijke naties in Europa, en was dit, behalve aan de Middellandse Zee, met name aan de Franse Westkust, Vlaanderen en Engeland ten minste, reeds sinds enkele eeuwen.

Doch ook enkele Oosterse volken kenden deze schepen. Reeds Richard Leeuwenhart ontmoette in 1191 tussen Cyprus en Palestina een grote dromon van de Saracenen [14]). Uit de 14e eeuw lezen wij dat de Moren, in Spanje dus, en van de Noordwestkust van Afrika, grote galeien hadden, vermoedelijk als transportschepen in gebruik [15]). Ook de Turken bezaten galeien. Volgens berichten uit de 16e eeuw hadden de Turkse galeien toen hogere stevens dan de Christelijke en stak de spoor sterker omhoog. Ook hadden zij galioten, groter dan galeien en meer dan deze voor zeilen uitgerust. Terwijl de Christelijke galeien met twee of drie masten waren getuigd, had de Turkse galei in de 16e eeuw meestal maar één mast. Andere verschillen waren er naar het schijnt weinig [16]).

In 1453 hadden de Turken Constantinopel ingenomen. Hun zeemacht bestond waarschijnlijk grotendeels uit zeerovers van de Noordkust van Afrika. Toen in 1492 de Moren hun laatste bolwerk in Spanje, Granada, hadden verloren, betekende dit een grote versterking voor de zeerovers en daarmede ook voor de Turkse vloot [17]).

---

[14]) Jal, o.c. p. 439-443.
[15]) Idem, p. 444.
[16]) Idem, p. 281, 293, 316-322.
[17]) E. Hamilton Currey, Sea Wolves of the Mediterranean, The Nautilus Library, 2e druk, Londen, 1928.

De 16e eeuw zette in met de groei van Portugese macht in Azië: 1498 bereikte Vasco da Gama India en opende daarmede de directe vaart van West-Europa op Zuid- en Oost-Azië. Maar al spoedig dook een concurrerende macht op: in 1517 bezette Turkije Egypte en de Arabische Rode Zee havens, en kreeg daarmede alle landwegen tussen Zuid-Azië en Europa in handen. Turkije en Portugal stonden in Zuid-Azië tegenover elkaar in de handel van Oosterse producten, de uitbreiding van hun politieke macht, en van hun godsdienst. In Atjeh, Banten en in andere plaatsen kregen Turken vaste voet, mede geholpen door de band van gemeenschappelijk geloof. Atjehse schepen voeren op de Rode Zee. Turken kwamen als hulptroepen en als technische krachten naar Atjeh. Sultan Aladin sloot een verdrag met Istanbul, en ontving wapenen, o.a. geschut en munitie van zijn bondgenoot [18]).

Hiervóór zagen wij dat beide concurrerende krachten beschikten over galeien. Dat de Turken hun strijd aan de kusten van Zuid-Azië met deze schepen voerden, ligt voor de hand. Maar dat Portugal dergelijke schepen over de lange zeeweg rond Afrika naar Azië zond is niet erg waarschijnlijk, hoewel de tocht wel te volbrengen was, zij het niet zonder gevaar. Dit lichte scheepstype met geringe breedte en laag vrij boord, voor oorlogvoering op de vrij kalme Middellandse Zee bestemd, was stellig niet geschikt voor grote oceaanreizen. Voor hun handel gebruikten de Portugezen kraken en karvelen: grote, logge zeilschepen, met veel laadvermogen en zonder andere middelen van voortbeweging dan de zeilen. Toch is het een feit, dat Portugal in de Oosterse wateren over vele galeien beschikte. In contemporaine geschriften wordt er talloze malen melding van gemaakt.

Uit de berichten over de tweede schipvaart der Hollanders weten we, dat in 1598 de Bantammers op hun rede drie Portugese galeien uit Goa veroverden [19]). Een Amsterdamse vloot onder Wolfert Harmansz vindt in 1601 voor Bantam een Portugese armada waarbij ook een aantal galeien [20]). Als Matelief in 1606 het toen Portugese Malakka

---

[18]) C. de Lannoy en H. vander Linden, Histoire de l'expansion coloniale des peuples européens, Portugal et Espagne, Brussel, 1907, p. 123. P. A. Tiele, De Europeeërs in den Maleischen Archipel, II, B.K.I., 4/III, p. 60, 64, 303 (noot), 425.

[19]) H. P. Colenbrander in: Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap, dl. 21, 1900, p. 240, 241, 273.

[20]) H. Soete-boom, Derde voornaemste zee-getogt na de Oost-Indiën, 't Amsteldam, 1648, fol 13, 3-kol. „....de Portugesche Armada voor Bantam — ..../ stark 30 Schepen / 30 Galioenen / Galeyen / als Fregatten / van Goa, Malacca, en andere plaatsen".

belegert, verschijnt een vloot ter ontzetting, waarbij wederom vier galeien [21]).

Ook de Spanjaarden hadden op de Filippijnen deze roeischepen in gebruik. Zo werd Paulus van der Caerden in de baai van Loloda in 1608 door twee Spaanse galeien overvallen en gevangen genomen. Na zijn bevrijding, twee jaar later, wordt hij opnieuw door Spanjaarden aangevallen tijdens een windstilte voor Tidore, en delft wederom het onderspit, nu tegen een Spaans fregat, dat gesleept werd door een Molukse vlerkprauw en een galei [22]). In 1606 valt een Nederlandse vloot onder Lam het Spaanse Manilla aan en komt daarbij herhaaldelijk met galeien in aanraking [23]).

Van waar genoemde Spaanse galeien kwamen, is mij niet duidelijk geworden. Over de Portugese roeischepen worden wij ingelicht door Portugese bronnen uit die tijd. De Belgische onderzoekers C. de Lannoy en H. VanderLinden beschreven in hun studie van de koloniale expansie van Portugezen en Spanjaarden ook de daarbij gebruikte vloten, op grond van gegevens uit de Spaanse en Portugese contemporaine bronnen. De galeien waren voor de Portugezen de enige voor oorlogsvoering bestemde schepen, waarmede men echter nooit ver uit de kust opereerde. Voorts leren wij uit hun gegevens dat alle eenheden van de Oosterse vloot van Portugal, met uitzondering van de grote zeilschepen, ter plaatse, d.i. in Azië werden gebouwd [24]).

Enerzijds verklaart dit de aanwezigheid van de naar het schijnt vrij talrijke galeien in deze wateren. Anderzijds wordt het meer begrijpelijk, dat, zoals wij hierna zullen zien, enkele Aziatische volken overgingen tot de bouw van galei-achtige schepen. De arbeidskrachten, die, onder Portugese leiding, zulke vaartuigen bouwden, waren stellig voor een groot deel kinderen des lands. Zij zouden hun daarmede verworven kennis later voor eigen doeleinden gaan toepassen.

Niet alleen Spanjaarden en Portugezen hadden galeien in de Aziatische wateren. Ook de Nederlandse V.O.C. beschikte over een aantal van zulke schepen. Immers, wij lezen in de instructie van de G.G. J. P. Coen: Als de vijanden weigeren de wederzijdse gevangen uit te leveren, zal men die van de vijand als slaven op de galeien zetten [25]). Hoe zou

21) Linschoten Vereenging, dl. XXIV, p. 82.

22) J. K. J. de Jonge, De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost-Indiën (1595-1610), dl. III, p. 266, 268.

23) P. A. Tiele, Bouwstoffen voor de geschiedenis van het Nederlandsche gezag in den Maleischen Archipel, I. 1886, p. 174 e.v.

24) De Lannoy en Van der Linden, o.c., p. 121-128.

25) Geschiedenis van Nederlandsch-Indië, onder leiding van F. W. Stapel, III, p. 123.

dit voorschrift zin kunnen hebben, als de Nederlanders overzee niet over galeien beschikten? Het waren naar het schijnt de roeischepen, die rond 1600 in Nederland voor de strijd tegen Spanje waren gebouwd. Toen het twaalfjarig bestand was gesloten (1609) werden zij in het vaderland overbodig geacht en overzee gezonden, deels naar de kust van Guinee, deels naar de Oost [26]). Het is mij niet bekend hoe dit transport plaats vond. Werden zij onttakeld en uit elkaar genomen aan boord van de zeilschepen gebracht? Of werden zij overgezeild? Wellicht dat een onderzoek in de archieven van de V.O.C. het antwoord op deze vraag kan geven. Wel vinden we vermeld, dat in 1617 de V.O.C. vier van zulke scheepjes ter beschikking heeft en in 1622 reeds negen [27]). Zij worden ook fregatten genoemd, wat er op wijst, dat het kleine scheepjes waren.

In de 16e eeuw was de frégate een algemeen in de Middellandse Zee bekende kleine vorm van galei. Zowel Frankrijk als Italië, Spanje en Portugal hadden zulke scheepjes in de vaart. Het woord fregat schijnt een verbastering te zijn van aphracta, zonder hulpmiddelen ter verdediging, onversterkt voor de strijd. Zij hadden geen dek, geen apostis. Zes tot twaalf riemen vonden een steunpunt op ieder dolboord [28]). Wij zagen reeds dat Spinola bij zijn galeivloot te Sluis ook drie fregatten telde. Wij moeten deze fregatten niet verwarren met de grotere zeilschepen, die omstreeks de 18e eeuw zo werden aangeduid. Zij hebben van de oude Mediterrane fregatten alleen de naam geërfd.

Tot zover de galeien, zoals zij door Europese mogendheden in Azië werden gebruikt. Er is echter meer. Dit scheepstype schijnt zeer goed te hebben voldaan voor Oosterse zeeën en voor de in die landen heersende toestanden. Want er zijn ook vele aanwijzingen, dat niet alleen Europeanen maar ook sommige Aziatische volken zulke vaartuigen gebruikten.

Een oud Makassaars geschrift, waarvoor Prof. Cense mijn aandacht vroeg, geeft onder meer een opsomming van de „schepen van de vroegere vorsten". Het vertelt ons dat Karaeng Matoaja, rijksbestuurder van Gowa en vorst van Tello, o.m. over negen galeien beschikte, die hij had laten bouwen in het jaar, waarin men Buton veroverde: 1626. De schepen heten uitdrukkelijk galé. Hun afmetingen zijn twintig vademen lang en drie vademen breed, maten, die zeer wel kunnen beantwoorden aan die van een galei. Zij hadden drie roeren. Behalve

[26]) Elias, o.c. p. 41.
[27]) De Jonge, Opkomst, dl. I, p. 792, 795.
[28]) Jal, o.c. p. 458.

de twee Indonesische roeren aan weerszijden van het achterschip, was er ook een roer, op zijn Europees, aan de achtersteven [29]). Het is niet zo vreemd, dat Makassar in de 17e eeuw galeien kende. Reeds sinds 1528 onderhield Gowa vriendschappelijke betrekkingen met de Portugezen. Vele landslieden waren er tot het Christendom bekeerd. Waarom zouden de Makassaren met het geloof en met andere cultuurgoederen ook niet een voor die zeeën zo geschikt scheepstype als de galei hebben overgenomen?

Bovendien waren zij niet de eerste Indonesiërs, die er zulke schepen op na hielden.

Te Banten werd immers, blijkens het relaas van de eerste schipvaart der Nederlanders in 1596, onder een dak een galei bewaard, die bestemd was voor oorlogstochten. Reeds zagen we, dat de Bantammers in 1598 *drie Portugese galeien* buit maakten [30]).

Maar wanneer op de tweede tocht van Cornelis de Houtman (de reis tijdens welke deze bevelhebber voor Atjeh werd vermoord) in Noord-Sumatra vele galeien werden aangetroffen, is er alle reden dit bericht te wantrouwen. De woorden waarmede de Engelsman John Davis deze schepen beschrijft, geven aanleiding tot twijfel. We hebben hier vermoedelijk te maken met Indonesische roeischepen, die met peddels i.p.v. met riemen worden voortbewogen: „Their oares are like shovels of four foote long, which they use only with the hand, not resting them upon the galley" [31]).

Toch kenden de Atjehers waarschijnlijk al veel vroeger het gebruik van galeien. In 1547 zond de sultan van Atjeh een vloot van twintig schepen op zeeroof uit, waaronder vier fraaie galeien. En als de sultan van dit land in eigen persoon in 1568 Malakka bedreigt, telt zijn vloot drie grote galjoten, vier „gewone" galeien en zestig fusten en galjoten. Gezien de banden, die Atjeh met Turkije onderhield, en de technische hulp, die de Osmanen dit Sumatraanse rijk verschaften, is er weinig

---

[29]) Collectie Buginese en Makassaarse HHSS van het Brits Museum te Londen, no. 12360. Makassaarse en Buginese HHSS van het Nederlands Bijbelgenootschap, Universiteitsbibliotheek te Leiden, no. 19, p. 179-182. Matthesstichting te Makassar, HS no. 193, p. 121.

[30]) Linschoten Vereeniging, dl. VII, 1915, p. 130-132, pl. 27.

[31]) A. H. Markham, Voyages and Work of John Davis, the Navigator. Hackluyt Society, dl. 59, 1880, p. 150: "Hee (de koning van Atjeh, Sultan Aladin) hath very many Gallies. I thinke an hundred, some that will carry foure hundred men, made like a wherrie, very long and open, without Deck, Forecastle, Chase, or any upper building. Their oars are like shovels of four foote long, which they use only with the hand, not resting them upon the *Galley. They beare us* ordinance, with these hee keepeth "his neighbours in obedience".

reden voor twijfel aan het Westerse karakter dezer schepen van 1547—1568. Het vermoeden ligt voor de hand, dat zij naar Turks voorbeeld waren gebouwd [32]).

Zeer positief over de Turkse invloed bij het bouwen van galeien is een bericht van Java, dat als bijschrift is opgenomen bij een afbeelding van een Bantamse galei in het verhaal van de eerste schipvaart: Op Java worden galeien en galei-achtige vaartuigen gebouwd volgens instructie van te Banten wonende Turken [33]).

Er zullen stellig uit de 17e en 18e eeuw nog wel vele berichten zijn overgebleven over het gebruik van galeien in Indonesië. Een enkele moge hier volgen. In 1718 was de nieuw benoemde Portugese gouverneur van Macao, op reis naar zijn gebied, gedwongen voor herstellingen aan zijn schip in Johore binnen te vallen. Zijn waarnemingen tijdens dit verblijf bleven bewaard [34]). Het blijkt daaruit, dat de vorst van Johore kon beschikken over meer dan honderd „riviergaleien" en over vele andere schepen tot totaal een duizend bodems. Gedurende de strijd om Johore in genoemd jaar is er nog sprake van twaalf galeien, die Radja Ketjil van Radja Muda krijgt. Verder lezen wij dat Radja Muda beschikt over dertig slecht bewapende galeien. Ook is nog weer sprake van een vloot van twintig galeien. Wij weten niet of hier in ieder geval galeien naar Westers model bedoeld worden. Speciaal de eerstgenoemde ruim honderd „rivier-galeien" van de vorst wekken vermoeden, dat er Indonesische roeischepen bedoeld worden, of althans galeien van geringe afmetingen. De andere galeien, in dit bericht genoemd, kunnen echter zeer wel Westers van type zijn geweest. Het woord galei is dan ook in de Maleise vocabulaire opgenomen, soms geschreven als *gralai,* soms als *djalai,* hoewel het laatste vermoedelijk ook wel gelezen moet worden als *djoli,* van het Engelse *joliboat,* Nederlands *jol.* Bovendien blijkt uit jongere gegevens, dat in Zuidoost-Azië de vorm van de Westerse galei in sommige scheepstypen tot de huidige dag is bewaard gebleven.

Een ander, zeer merkwaardig gegeven uit de 18e eeuw slaat niet op een schip van het galei-type, maar op een schip, dat — hoewel geheel Indonesisch van vorm en bouw — was ingericht voor het roeien met drie rijen riemen, zoals dit bekend is uit de klassieke oudheid. Het is voor een goed begrip van de situatie nodig dit schip nader te bekijken.

---

[32]) Tiele, Europeërs II, BKI. 4/III, p. 60, 64; III, BKI. 4/IV, p. 302, 303; IV, BKI. 4/IV, p. 425, 427.

[33]) Linschoten Vereeniging, dl. VII, pl. 27.

[34]) T. D. Hughes, A Portuguese Account of Johore, J. R. A. S., M.B. XIII, 1913, p. 120.

In de jaren 1767 tot 1776 maakte de Franse zee-officier de Chevalier Pagès een grote reis, waarbij hij o.m. de Molukken bezocht. In zijn reisverhaal komt de zeer uitvoerige beschrijving voor van een zeeroversvaartuig, ingericht om met drie rijen riemen aan ieder boord te worden voortbewogen. De Franse maritieme archeoloog vice-admiraal Pâris heeft van dit schip een reconstructie gemaakt waarbij hij de mededelingen van Pagès nauwkeurig heeft gevolgd. De afbeelding, die op deze wijze is ontstaan, toont ons een typisch Moluks vaartuig met tweezijdige vlerken van het type der orembai. Maar anders dan bij de orembai, zoals we die uit latere bronnen kennen, is tegen de boorden een ingewikkelde stellage aangebracht, met drie etages, waarop drie rijen roeiers kunnen plaats nemen en drie rijen riemen hanteren [35]).

Het is niet alleen als bijzondere merkwaardigheid, dat dit schip het vermelden waard is. Het past ook zeer wel in ons verhaal over galeien in Azië, omdat één der jongere vormen, waarin de galei er bewaard is gebleven, juist een zeeroversvaartuig is, van vorm duidelijk op de galei geïnspireerd, doch anders dan de 16e en 17e eeuwse mediterrane galei, uitgerust met twee rijen riemen boven elkaar. Enkele scheepsmodellen, vermoedelijk daterend uit de eerste helft der 19e eeuw, geven ons van deze merkwaardige schepen een goed beeld [36]). Dat het roeien met twee rijen riemen in Indonesië niet aan galei-achtige schepen verbonden was, blijkt, behalve uit de Molukse vlerkprauw van Pagès, ook uit andere vroeg 19e eeuwse scheepsmodellen van Makassaarse zeilschepen, die duidelijk, zij het volgens een enigszins andere methode, ook daartoe waren ingericht [37]). Hoewel de galei-vorm van genoemde Maleise schepen onmiskenbaar van Europese herkomst is, zullen we de herleving van de bireme (en de trireme) in Oosterse wateren wellicht moeten zien als een nieuwe autochthone vinding.

De galei-vorm van enkele dezer oosterse roeischepen vinden we eveneens bij een groot aantal scheepsmodellen afkomstig uit het Maleise kerngebied: Riouw Lingga en Malakka. Vele musea bezitten één of

---

[35]) Pâris, Essai sur la construction navale des peuples extra-européens, p. 88 en pl. 103; idem, Souvenirs de Marine conservés, dl. V, p. 331; Pagès, Voyage autour du monde et aux deux pôles, I, p. 169.

[36]) Museum voor Land- en Volkenkunde, Rotterdam, no. 29556; Rijksmuseum voor Volkenkunde, Leiden, no. 351/43. Zie voorts: Diremen in den Indischen Archipel, Cultureel Indië, 1e jg., 1939, p. 347; Eastern Diremes, Mariner's Mirror, 1949, p. 272; Schepen uit Verre Landen, Tentoonstellingscatalogus Rijksmuseum voor Volkenkunde, Leiden, 1947, no. 167.

[37]) Leiden, no. 37/578; B. F. Matthes, Ethnographische Atlas.... der Makassaren...., Amsterdam, 1859, pl. 17, fig. 1; Eastern Diremes, pl. 1; Schepen uit Verre Landen, no. 138.

meer van deze modellen. Het zijn lange, slanke schepen met weinig uitwatering, zeer rechte of zelfs holle kiel, sterk hellende, soms holle voorsteven, waarboven soms als op de echte galei een balk uitsteekt. De achtersteven is kort en bijna verticaal en draagt een klein en smal roer. Op het achterschip is meestal een ruime hut of tent voor de gezagvoerder. Langs de boorden loopt een hekwerk, waarop de roeiriemen hun draaipunt vinden. Op deze sterk op galeien gelijkende romp staat een tuigage van meestal twee lange, zeer dunne masten, waaraan de onregelmatig vierhoekige zeilen, typisch voor de Maleise streken, of soms ook zeilen van Chinees model [38]). Anders dan de westerse galeien hebben deze schepen meestal zowel voor als achter vleugelvormige planken, die ter hoogte van het dek en ter breedte van de scheepsromp, langs de stevens uitsteken en daar door dwarsbalken met elkaar verbonden zijn. Tot dit type behoort het grote model van een sultanprauw van Riouw, dat sinds de vorige eeuw in het Rijksmuseum voor Volkenkunde berust [39]).

Vermoedelijk zijn deze schepen tegenwoordig in onbruik geraakt. Doch een andere nakomeling der galeien is heden ten dage nog in de Maleise landen in de vaart [40]). Vele modellen in de musea en beschrijvingen in de literatuur geven ons een beeld van dit scheepstype. Smalle, snelle roeischepen, grotendeels zonder dek, met lange, rechte, soms holle kiel, lange holle, sterk hellende voorsteven, korte, steile achtersteven met een roer als de galei. Zij worden voortbewogen met een aantal riemen en met één tot drie latijnzeilen zonder voetra. Zij werden vroeger vooral gebruikt voor snel transport tussen Oost-Sumatra en de overwal van Malakka, Singapore, Riouw Lingga. De rompvorm is duidelijk van galei-type. De tuigage heeft veel overeenstemming met die van de mediterrane galei. Overigens zijn de scheepjes veel kleiner, en bestemd voor een meer beperkt doel dan de galeien waren. Sinds het verkeer tussen Sumatra en de overwal door stoomschepen wordt onderhouden, hebben zij veel van hun betekenis verloren.

Een afbeelding van het model van een dergelijk scheepje vinden we bij Folkard [41]). Deze schrijver deelt ons mede dat het scheepje uit India afkomstig is, zonder er melding van te maken, waar en onder welke

---

[38]) Zie model Rotterdam no. 29577; Peabody Museum, Washington, diverse modellen.

[39]) Leiden, no. 403/2.

[40]) C. A. Gibson Hill, The Indonesian Trading boats reaching Singapore, J.R.A.S., M.B. XXIII, 1950, p. 134.

[41]) H. C. Folkard, The sailing boat, 5e druk, Londen, 1901, p. 135.

omstandigheden de tekening tot stand kwam. Er is enige reden deze herkomstopgave te wantrouwen.

R. F. Pritchett „Marine Painter to the Royal Thames Yachtclub", geeft in zijn „Pen and Pencil Sketches of Rigging and Craft" [42]) een afbeelding van „lateen Racers", wedstrijdjachten met latijnzeilen dus, van de Royal Bombay Yachtclub. Naar deze plaat te oordelen zijn dit voor hard zeilen uitgeruste galeien met overhangende boeg en staatsiehut op het lage achterschip. De tuigage is gelijk aan die van Indiase schepen van het bekende Arabische type, dat ook in West-India veelvuldig in gebruik is, doch van deze laatsten ligt de romp hoger op het water en is het achterschip zelf hoog opgebouwd, met een brede spiegel. De romp van de Bombay-hard-zeiler is achter laag. Op dit lage achterschip staat een staatsiehut, die niet een stuk van de romp is, maar op dekhoogte er op gebouwd.

Er komen aan de kust in de omgeving van Bombay vaartuigen voor, die duidelijk het prototype zijn van deze wedstrijdschepen: de *pattamar* [43]), en de veel kleinere *machwa* [43]), die de bekende Engelse onderzoeker James Hornell beschreven heeft. In het bijzonder vertoont de vorm van de *machwa*, zoals wij deze zien in een publicatie van 1946, zeer grote gelijkenis met die van de 17e en 18e eeuwse galei [44]).

Hornell meent in deze schepen een zeer oud, locaal scheepstype te vinden. De gelijkenis met de galei is echter zo treffend, dat ik meen hier een levende herinnering in te moeten zien aan de Portugese galeien, die aan deze kust eens een gewone verschijning waren, en er onder Portugese leiding door locale scheepstimmerlui werden gebouwd.

Dat het stellig Maleise model bij Folkard werd geïdentificeerd als afkomstig uit India, is nu niet zo vreemd meer. De overeenkomst met een *machwa* is dan ook zeer groot.

In het Londense Horniman Museum bevindt zich een rompmodel van een vaartuig dat in grote lijnen identiek is met het daar straks genoemde scheepstype uit het Maleise gebied, dat, naar wij zagen, ook als bireme in gebruik was. We herkennen er in de overhangende, holle steven, de rechte kiellijn, de langs de stevens op rompbreedte uitstekende vleugels, de roeipoorten met ogen op dek voor het vastmaken der riemen, alles zoals wij deze bij Indonesische exemplaren kunnen vinden.

[42]) R. F. Pritchett, Pen and Pencil Sketches of Rigging and Craft, Londen, 1899, p. 139.

[43]) James Hornell, The Origin and Ethnological significance of Indian boat design, Memoirs of the Asiatic Society of Bengal, vol. II, no. 3, p. 146, 147; idem, The sailing craft of Western India, Mariner's Mirror, 32, 1946, p. 202-211.

[44]) The sailing boat, p. 203, fig. 2 en 3.

Ook de mastkoker is dezelfde als bij de uit Indonesië bekende stukken. De hut op het achterschip loopt evenwel minder hoog op, en is lomper van vorm, terwijl het verhoogde dak boven de ingang van de hut van geen enkel Indonesisch model bekend is. Deze afwijkingen in de vorm van de staatsiehut doen weinig Indonesisch aan en kunnen zeker op een andere herkomst wijzen.

Het is merkwaardig dat nog een ander schip van grosso modo Indonesisch type uit de Perzische Golf wordt vermeld.

De meer genoemde zeeschilder Pritchett tekende een zeeroversvaartuig uit genoemde wateren, waarvan hij zelf reeds een verwantschap met Indonesië in tuigage en roeren aangeeft [45]). De bokmasten lijken sterk op die van de Makassaarse handelsschepen, met een krulvormig ezelshoofd. De zeilen zijn als die van de Javaanse majang, maar met losse broek, dus niet aan de voetra geregen. Zowel Pritchett als Folkard, die een andere tekening dan eerstgenoemde, maar eveneens van diens hand, publiceerde [46]), noemen dit schip een Arabische Dhow, wat het stellig niet is. Niet alleen in zeilen en roeren is er verwantschap met Indonesië, ook in de romp herkennen we duidelijk grote gelijkenis met de Zuid-Celebes boten.

Dit schip is in grote lijnen Makassaars, maar wijkt daarvan toch in allerlei details zozeer af, dat het zeker niet van Zuid-Celebes afkomstig kan zijn. Pritchett is in de mededelingen bij zijn andere platen wel zo betrouwbaar gebleken, dat aan zijn woorden op dit punt geloof kan worden geschonken.

Indien we mogen aannemen dat invloed van Makassaarse vormen op het type van Arabische zeeroversschepen van de Perzische Golf inderdaad bestond, dan is het evenzeer aanvaardbaar dat een schip van Maleis type er in gebruik was. Wat weten wij van de omzwervingen van deze schepen? Practisch niets! In de 16e eeuw voeren Sumatranen naar de Rode Zee en zelfs naar Madagascar. Ouder nog zijn tochten van Maleiers naar Ceylon [47]). Technisch onmogelijk is dus de aanwezigheid van Indonesische schepen zo westelijk als de Perzische Golf niet.

Een ander punt is, dat de bewoners van Hadramaut, niet zo ver van de Perzische Golf, reeds zeer lang handel kwamen drijven in Indonesië. Het merendeel der in de Archipel gevestigde Arabieren was van Hadramaut afkomstig. Hebben zij Indonesische schepen mede teruggebracht? Hebben zij Indonesische scheepstypen op Arabische bodem nagebouwd?

45) Pritchett, o.c. p. 135.
46) The sailing boat, p. 430.
47) Sumatra en de zeevaart op de Indische Oceaan, Indonesië, 4e jg., p. 119.

Als wij dit mogen aannemen, dan is de herkomst van het Londense model niet meer zo ongeloofwaardig. Hoewel zulks nog niet betekent, dat deze Indonesische galeivormen in de Perzische Golf inheems zijn geweest.

De Makassaarse vormen van een Arabisch piratenschip brengen mij een aardige vergissing in herinnering. In het Oceanografisch Museum te Monaco bevindt zich een scheepsmodel, dat het karveel van Columbus heet voor te stellen. Het werd in 1892 bij de herdenking van de ontdekking van Amerika voor een grote tentoonstelling te Genua gemaakt naar een oorspronkelijke tekening uit de archieven van Venetië. Dit scheepsmodel nu is een nog meer verwesterste versie van de Makassaarse handelsschepen dan het schip, dat Pritchett voorstel als een zeeroverschip uit de Perzische Golf. Kan het zijn, dat het Venetiaanse plaatje het opschrift „binta" gedragen heeft, de naam die in Indonesië aan zeeroverschepen van dit type werd gegeven? Een der schepen van Columbus' vloot was toch de *pinta*. Wellicht heeft hierin de bron voor deze merkwaardige verwarring gelegen [48])!

Niet alleen in Westelijk Indonesië, en misschien in India en de Perzische Golf, zijn er schepen in gebruik gebleven, die de herinnering aan de Westerse galei doen voortbestaan.

De Chinezen kennen een soort volkse schilderkunst, die met temperaverven op rijstpapier een oneindige serie voorstellingen uit het Chinese leven in beeld bracht. De artisten, die deze „kunst" beoefenden (of beoefenen?) werkten volgens vaste voorbeelden, die zij steeds weer namaakten, met grote variatie van details. In deze serie komt ook een aantal Chinese scheepstypen voor, en onder deze scheepstypen is een der meest geliefde een oorlogsvaartuig, lang en smal als een galei. De overhangende voorsteven is echter niet concaaf maar confex in profiel. Het roer is van Chinees type, evenals de tuigage. Behalve met zeilen kan dit schip door roeiers worden voortbewogen op Westerse manier. De Chinezen wrikken liever dan dat zij roeien, en als zij roeien, dan is het staande, met het gezicht naar de voorsteven en met elkaar kruisende riemen. Op dit schip wordt echter geroeid met iets kortere riemen, en de roeiers zitten langs de boorden met het gezicht naar achteren. De riemen rusten op een buiten de boorden uitgebouwde galerij, als de antieke apostis, en zoals ook tot de uitrusting van Indonesische zeeroverschepen behoorde [49]).

---

[48]) Les amis du musée océanographique de Monaco, Bulletin trimestriel, 1e Trim., 1947, p. 8.

[49]) Dergelijke tekeningen vindt men o.a. in de musea te Rotterdam en Leiden.

Dit type tekening is mij in een aantal exemplaren bekend, en moet dus tot het vaste programma van deze schilders hebben behoord. Op oudere afbeeldingen van Chinese scheepstypen komt het niet voor. Wel bij vice-admiraal Pâris, die er zowel in zijn Essai sur la Construction Navale des peuples extra-européens als in zijn Souvenirs de Marine conservés tekeningen van geeft. In de dertiger jaren van de vorige eeuw heeft hij tijdens de reis van de Artémise gelegenheid gehad deze schepen waar te nemen. Hij noemt deze boten „péniches de guerre". Zij waren in zijn tijd in naar het schijnt groot aantal in gebruik, van uiteenlopende maten. Het door hem gemeten exemplaar is 27 m lang en 6 m breed, en voert aan ieder boord 15 riemen. Zijn opmerking „il est l'expression du type local" is in overeenstemming met het feit, dat op een deel van de Zuidelijke Chinese kust een vaartuig met een dergelijke romp tot heden toe in gebruik is [50]).

Het museum te Rotterdam kent niet minder dan drie modellen van dergelijke oorlogsschepen die minstens uit de vorige eeuw dateren [51]). We mogen op grond van deze feiten aannemen, dat de Chinezen voor oorlogsdoeleinden een daartoe geschikt locaal Chinees scheepstype als galei hebben ingericht, en de voor de Zuid-Chinese Zee gunstige rompvorm combineerden met de uitheemse (westerse) wijze van voortbewegen.

Geeft de Chinese „galei" een duidelijke toepassing van Westerse roeitechniek op een locale Chinese scheepsromp, in Japan ging men nog verder. Men heeft een zeer eigen Japanse scheepsvorm uitgerust met een over de boorden uitgebouwd dek, dat met een hoger dek werd beschut, en door een houten wand omgeven. Dit schip wordt met een aantal riemen aan elk boord voortbewogen. Dit zijn echter geen roeiriemen, maar wrikriemen, zoals algemeen op ouderwetse Japanse schepen in gebruik. Deze wrikriemen steken door gaten in het over boord hangende dek, en worden evenwijdig aan de lengte-as van het schip gehanteerd door op dit dek staande mannen. Het Rijksmuseum voor Volkenkunde bezit een model van een dergelijke „galei", die niets galei-achtigs meer heeft, uitgezonderd het principe van voortbewegen door meerdere achter elkaar aangebrachte riemen [52]). Onder de Japanse schepen is dit vaartuig kennelijk iets heel bijzonders, en afwijkend van andere Japanse vaartuigen. Er zit een vreemd, on-Japans element in en dat is juist het galei-principe.

Het Leidse model is uit de eerste helft van de 19e eeuw. Uit 1868

---

50) Essai, p. 56, pl. 50 en 52; Souvenirs de Marine, dl. II, pl. 80.
51) No's 29554, 29558, 29567.
52) No. 36/7726; zie: Schepen uit Verre Landen, no. 90.

dateren de schepen van deze soort, die Pâris in zijn „Souvenirs de Marine" afbeeldt, en die in genoemd jaar door Armand Pâris op de rivier van Osaka werden opgemeten. Er waren er toen een groot aantal, en wel o.m. vier eskaders van de grootste afmetingen. Een dezer eskaders telde dertig schepen [53]). Een kleinere uitvoering schijnt reeds vóór 1868 in onbruik geraakt. Er waren er toen nog maar drie van over, en deze nog in toestand van verwaarlozing. Deze schepen droegen, groot en klein, nog zo sterk het karakter van de galei, dat Pâris niet aarzelde er die naam aan te geven [54]).

Het komt mij voor niet twijfelachtig te zijn, dat de in de 16e en 17e eeuw door Portugezen, Spanjaarden, Turken, Nederlanders en wellicht ook door Engelsen en andere Europeanen, in Azië gebruikte galeien een diepe indruk op de Aziatische zeelui hebben gemaakt. Voorts dat deze schepen voor de Oosterse scheepsbouwers aanleiding waren tot navolging, soms geheel, als bij de Maleise piratenschepen en wellicht in Westelijk India, soms alleen in het principe van voortbeweging als in China, en met het genoemde transponeren van roeien in wrikken, ook in Japan. Het uit de Perzische Golf gemelde geval is — zo het juist is — secundair weer uit de Maleise streken overgenomen.

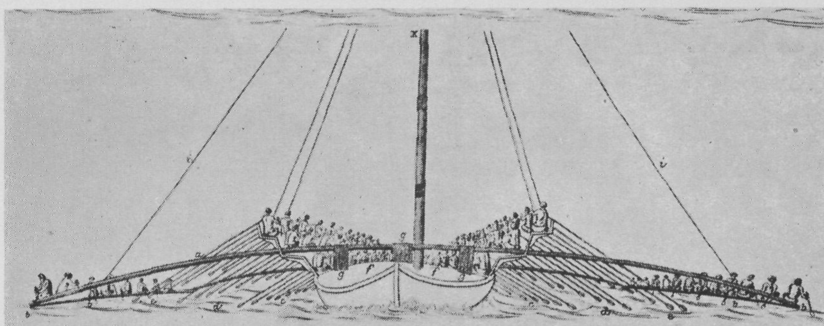
Of daarbij het toepassen van een overboord stekend dek of hekwerk een navolging is van de mediterrane apostis zou ik niet willen uitmaken. Ik moge er aan herinneren, dat een dergelijk hekwerk reeds voorkomt bij de scheepsreliefs van de Borobudur, minstens zeven eeuwen voor dat Portugezen en Turken de galei in Zuid-Azië invoerden.

Dat het plaatsen van twee of drie rijen roeiers boven elkaar niet in de 16e eeuw werd overgenomen van Westerse schepen is duidelijk: de Europese galei-bouwers hadden dit principe toen reeds sedert eeuwen niet meer toegepast. Het is denkbaar, dat het in een ouder stadium van contact tussen Oosterse en Westerse zeevaart in Zuidoost Azië werd ingevoerd, maar dit is niet waarschijnlijk. Elke aanwijzing daarvoor ontbreekt. De aanwezigheid van het sterke en lichte bouwmateriaal, dat bamboe is, in onbegrensde hoeveelheid, maakt constructie van overhangende galerijen gemakkelijk en voor de hand liggend. De behoefte aan snelle schepen voor oorlog en zeeroof drong tot opvoering van het aantal roeiers. Onafhankelijke uitvinding van deze methode lijkt het meest waarschijnlijk.

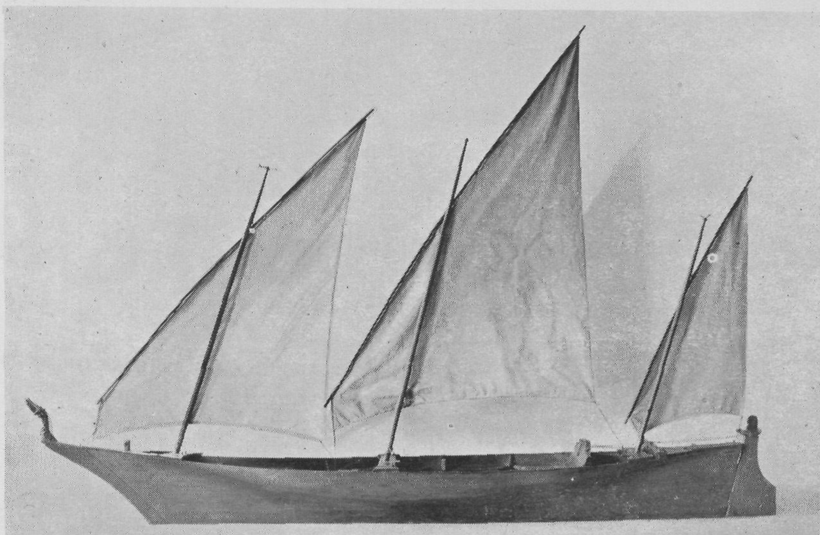
C. NOOTEBOOM.

---

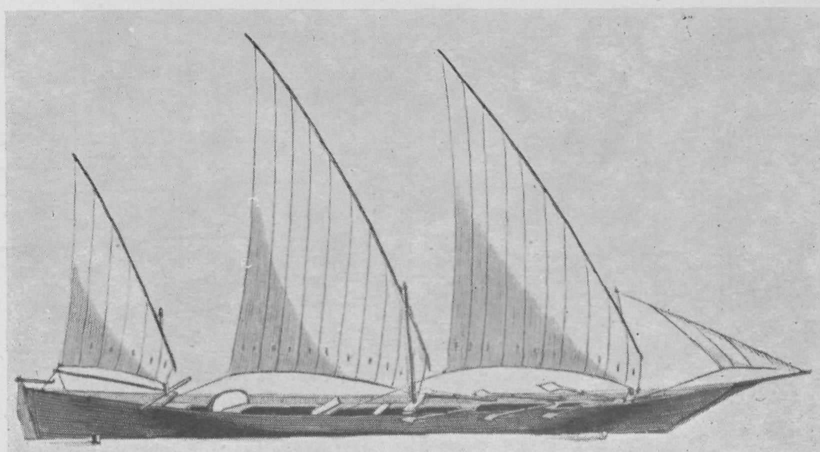
[53]) Souvenirs de Marine, pl. 14 en 23.
[54]) Souvenirs de Marine, pl. 15 en 23.



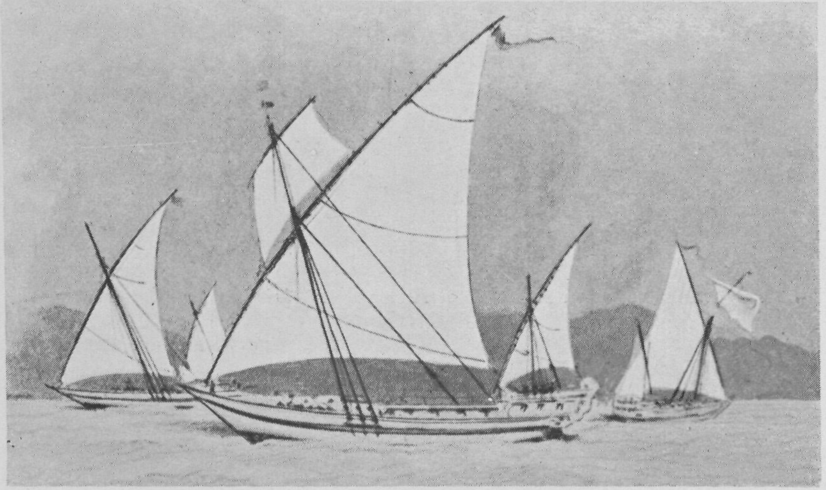
1. Reconstructie van een Molukse trireme door Pâris, naar de beschrijving van Pagès; 17e eeuw.



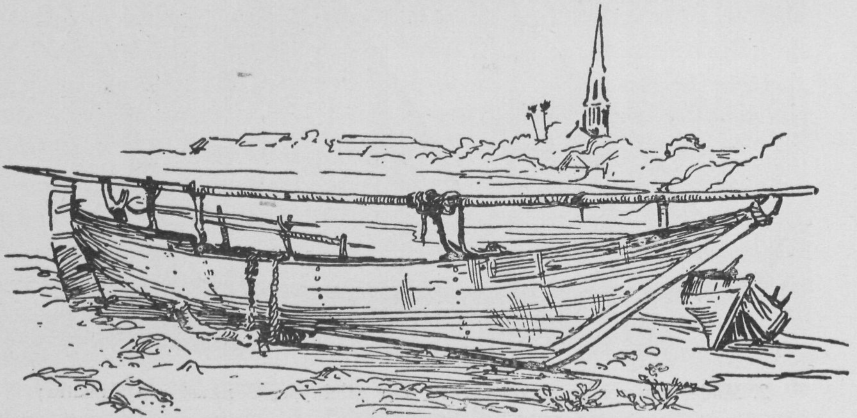
2. Model van een transportvaartuig van galei-type, Oostkust van Sumatra; Rotterdam 29507.

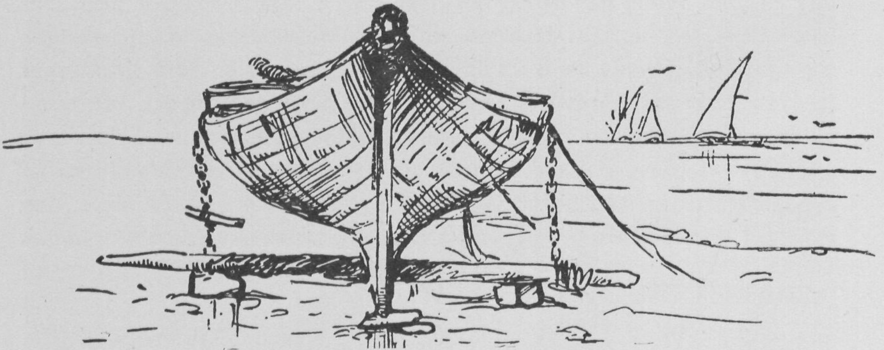


3. Model van een Maleis vaartuig met herkomstopgave India, naar Folkard.

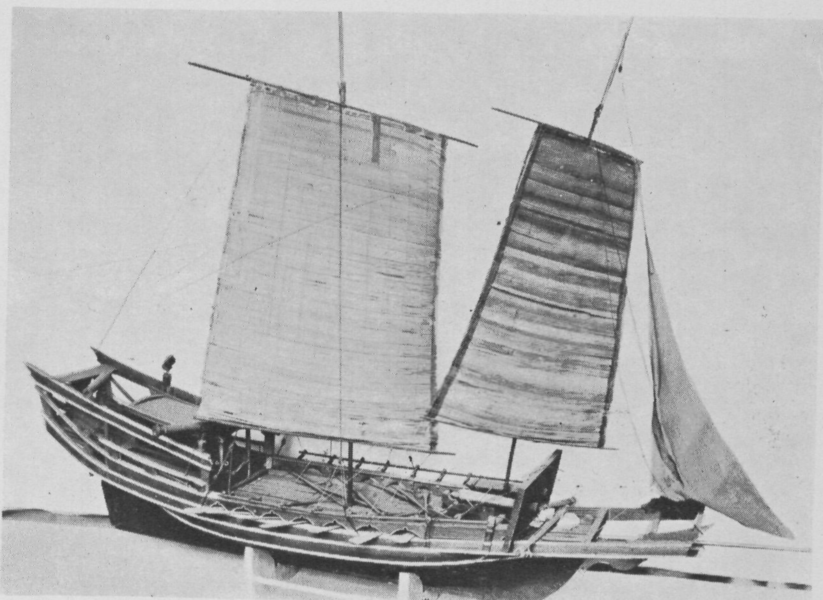


4. 'Lateen Racer", Bombay, naar Pritchett.

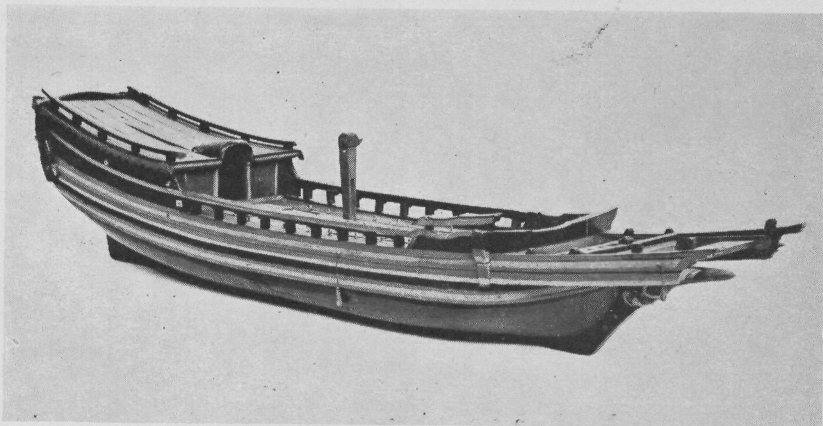




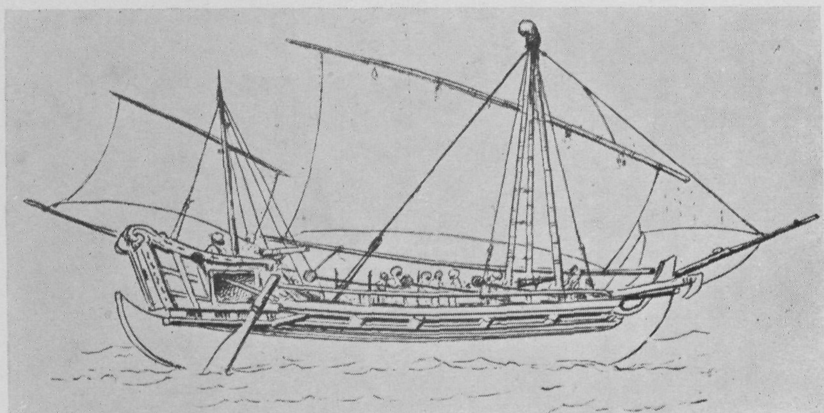
5 en 6. Machwa, Westkust India, naar J. Hornell.



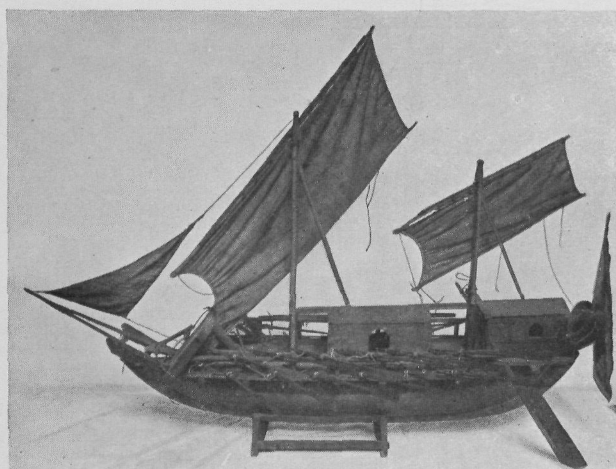
7. Model van een Maleis zeeroversvaartuig (Courtesy of Peabody Museum of Salem).



8. Model van een Maleis zeeroversvaartuig uit de Perzische Golf, Horniman Museum, Londen.



9. Vaartuig van Makassaars type, Perzische Golf, naar Pritchett.



10. Model van een Makassaars zeeroversvaartuig;
Leiden no. 37/578.